

FACHHOCHSCHULE DÜSSELDORF
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES DÜSSELDORF

„Sozialticket Düsseldorf“ Ergebnisse der Nutzerbefragung

- Projektbericht -

The logo for Forschungsschwerpunkt (FSP), consisting of the letters 'FSP' in a bold, black, sans-serif font.

Forschungsschwerpunkt

The logo for Wohlfahrtsverbände / Sozialwirtschaft (WV), consisting of the letters 'WV' in a bold, black, sans-serif font.

Wohlfahrtsverbände /
Sozialwirtschaft

Leitung: *Prof. Dr. Thomas Münch*

„Sozialticket“ in Düsseldorf – eine empirische Nutzerbefragung

Im November 2011 wurde durch den flächendeckenden Beschluss des Verkehrsverbundes VRR auch in Düsseldorf das Sozialticket eingeführt. Dieses Angebot der Verkehrsbetriebe – in Düsseldorf der Rheinbahn – ermöglicht armen Bevölkerungsgruppen die verbilligte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. In der Regel ist der Bezug von ALG II oder vergleichbarer Sozialleistungen die Voraussetzung für den Zugang.

Da es „Sozialtickets“ in einzelnen Kommunen in NRW bereits seit mehreren Jahren gibt – den „Kölnpass“ gibt es bereits seit über 20 Jahren – unterscheidet sich die Preisgestaltung der Sozialtickets von Kommune zu Kommune erheblich. Dementsprechend unterscheidet sich auch die Nutzerquote in den einzelnen Städten und Kreisen.

Durch Expertenrunden wurde zum Jahresanfang 2012 deutlich, dass die Nutzerquote in Düsseldorf weit unter den Erwartungen liegt; zu diesem Zeitpunkt nutzten weniger als 10 % der Berechtigten das Ticket. Der aktuelle Sachstand bestätigt dieser Tendenz: Im August 2012 verkaufte die Rheinbahn 9.523 „Sozialticket“; bei 89.828 Berechtigten eine Quote von nur 10,6 % (Mitteilung an den AGS der Stadt Düsseldorf vom 26.09.2012)!

Im Umfeld der Düsseldorfer Wohlfahrtsverbände und des „Arbeitskreises Sozialticket“ wurde daraufhin die Idee entwickelt, die Nutzung des Sozialticket in Düsseldorf durch eine Befragung der berechtigten Leistungsbezieher untersuchen zu lassen.

Der *„Forschungsschwerpunkt Wohlfahrtsverbände der Fachhochschule Düsseldorf“* hat auf diese Anfrage hin und in Zusammenarbeit mit den Vereinen und Verbänden im Sommer 2012 eine entsprechende Befragung potentieller Nutzer durchgeführt. Die Untersuchung sollte näherungsweise Aussagen über die Nutzerquote; vor allem aber

Auskünfte über die Ursachen der Nutzung bzw. Nichtnutzung des Sozialtickets geben.

Untersuchungsverfahren

Vom 1. Mai bis 31. Juni 2012 wurden durch Studierende der FHD in Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe, in Tafeln, Beratungsstellen, Stadtteilzentren und vor den Düsseldorfer Jobcentern mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens 893 Männer und Frauen befragt. Obwohl über 70 % der Befragten Sozialleistungen wie Arbeitslosengeld, Sozialhilfe oder Grundsicherung erhalten, erhebt die Untersuchung keinen Anspruch auf sozialwissenschaftliche Repräsentativität! Sie vermittelt aber zumindest einen – auch quantitativ begründeten – Einblick in die Kontexte und Motive der Zielgruppen des Sozialtickets in Düsseldorf. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die befragten Personengruppen als Nutzer von Beratungsstellen und ähnlichen Einrichtungen besser über das „Sozialticket“ informiert sind, als durchschnittliche Berechtigte.

Die Auswertung der Untersuchung erfolgte mit SPSS.

Ergebnisse (siehe Datendokumentation in der Anlage)

Allgemein:

Die Befragungen wurden vor dem Jobcenter Nord und in Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe wie Shelter, Cafe Pur, Horizont, FiftyFifty, in Einrichtungen der Drogenhilfe, im Zentrum Plus, in der Armenküche und in der Tafel Bergerkirche durchgeführt. 508 der Befragten waren Männer, 364 Frauen. Die Altersspanne reicht von 15 bis 93 Jahren, der Mittelwert liegt bei 42; fast 90 % der Befragten waren zwischen 20 und 60 Jahren alt.

Fast 80 % der Befragten (78,5) besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit; darüber hinaus wurden Menschen aus 43 unterschiedlichen Nationen befragt!

Gut die Hälfte der Befragten sind ledig, 23 Prozent verheiratet und 18 % geschieden. 67 % sind kinderlos, gut 30 % haben 1 bis mehrere Kinder.

Die räumliche Verteilung der Befragten streut über das gesamte Stadtgebiet; die meisten Befragten kommen aber aus Stadtteilen wie Eller, Bilk, Oberbilk, Wersten, Gerresheim, Derendorf und Flingern-Nord.

Einkommen der Befragten:

Weit über drei Viertel der Befragten sind auf staatliche Leistungen angewiesen: 60,3 % leben von Arbeitslosengeld II (SGB II), 9,2 % von Arbeitslosengeld I (SGB III), 5,3 % leben von Sozialhilfe (SGB XII) und 4,1 % erhalten Grundsicherung im Alter. Nur 12,2 % der Befragten erhalten ein Arbeitseinkommen!

Wenn auch in diesem Zusammenhang wieder darauf hinweisen werden muss, dass methodisch keine Repräsentativität für die Befragung behauptet werden kann, so lässt die Einkommenssituation der Befragten erkennen, dass die Zielgruppe des Sozialtickets mit der Befragung erreicht wurde!

Nutzung Sozialticket

Obwohl fast 80 % der Befragten den ÖPNV regelmäßig nutzen, bewegen sich immerhin 114 Männer und Frauen hauptsächlich zu Fuß und 99 hauptsächlich mit dem Fahrrad. Aber 83 Personen bewegen sich in erster Linie mit dem PKW in Düsseldorf.

Über 70 Prozent der Befragten (73 %) kennen das Sozialticket, aber 204 Personen (23 %) haben davon noch nie gehört. Die Informationen über das Sozialtickets werden in erster Linie auf Bekannte (24,7 %), Jobcenter (23,9 %) Medien (22,7 %) und Beratungsstellen (17,7 %) zurückgeführt Die Werbung der Düsseldorfer Verkehrsbetriebe hat allerdings nur 4,8 % der Befragten erreicht.

Überraschend ist die „Nutzerquote“ innerhalb der Befragten: Gut die Hälfte der Befragten (56,9 %) nutzen ein Sozialticket. Bei einer aktuellen Düsseldorfer Nutzungsquote von nur 10,6 % lässt sich diese hohe Quote nur durch die bessere Information der Befragten (alle Befragungen fanden in oder vor Beratungsstellen, Jobcenter u.Ä. statt) erklären.

Ein weiteres Drittel nutzen Einzel- oder Vierertickets und geben dadurch im Durchschnitt 8,49 Euro monatlich für den ÖPNV aus. Dies weist darauf hin, dass hier allem Anschein nach eine ökonomisch sinnvolle Nutzung des Nahverkehrs stattfindet. Bei den Nutzern der Rheinbahn mit Einzel- oder Vierertickets wird das Ticket der Preisstufe A (81 %) bevorzugt. Nur 9,4 % der Rheinbahnnutzer bekommen eine Erstattung der Fahrkosten durch das Jobcenter oder Andere.

Gründe für Nichtnutzung Sozialticket

Untersuchen wir die Gründe, die gegen eine Nutzung des Sozialtickets angegeben werden, so steht an erster Stelle überraschenderweise die Aussage „ist mir nicht bekannt“! Fast 30 % (28,3 %) der „Nichtnutzer“ kennen also das Düsseldorfer Sozialticket nicht.

Fast die gleiche Anzahl (31 %) gibt an, ihnen sei das Sozialticket zu teuer! Das Angebot des Sozialticket Düsseldorf – so die Antworten in den offenen Fragen – sei nicht „passgenau“: Es übersteigt einen persönlichen Bedarf, der mit wenigen Einzelfahrten gedeckt werden kann oder es ist durch seinen räumliche Einschränkung auf die Preiszone A unzureichend. Schon eine Fahrt nach Neuss oder Duisburg sei mit dem Sozialticket nicht mehr möglich.

Ein weiterer Grund für die Nichtnutzung des Sozialtickets besteht in der gegenüber den Tickets 1000 und 2000 deutlich eingeschränkten Geltungsbereich an Abenden und Wochenenden.

Zwei potentielle Nutzergruppen des Sozialtickets, die nachvollziehbare Gründe für die Nichtnutzung angeben.

Angesichts der politischen Diskussionen über die Preisgestaltung des Sozialtickets, wurde nach einer „idealen Preisgestaltung“ gefragt. Fast ein Viertel der Befragten (24,8 %) waren bereit, bis 15 Euro monatlich für das Sozialticket zu zahlen. Weiter 24 % würden auch bis zu 20 Euro bezahlen und fast ein Drittel der Befragten (31 %) würden bis zu 30 Euro im Monat für ein Sozialticket zahlen. Nur 2 % könnten sich vorstellen, mehr als 30 Euro im Monat zu zahlen!

Immerhin 59 Prozent beantworteten die Frage “Sollte das Sozialticket für Leistungsberechtigte kostenlos sein?” mit „Ja“, aber 40 Prozent antworteten hier mit „Nein“!

Da es in anderen Kommunen (z.B. Köln) auch ein verbilligtes Mehrfahrenticket gibt, wurde nach dem Interesse an einem Vierticket gefragt: Gut 40 Prozent (40,4 %) der Befragten würden ein solches Ticket nutzen! Auch hier wiederum eine potentielle Nutzergruppe für die Rheinbahn.

Bewertung und Empfehlungen

Die Befragung lässt erkennen, welche Akzeptanz in der potentiellen Nutzergruppe das Sozialticket findet. Wenn gut die Hälfte der Befragten das Sozialticket nutzt, ist dies ein befriedigendes Ergebnis, aber ein Ergebnis das verbessert werden kann.

Die politischen Entscheidungsträger in den kommunalen und überregionalen Verkehrsbetrieben sollten ihre Preisgestaltung stärker an den Lebensumständen der Zielgruppen anpassen:

- Bei monatlich 18,41 Euro für „Mobilität“ im Regelsatz des SGB II und der Bereitschaft der Nutzer einen – für sie angemessenen Preis – zu zahlen, erscheint eine Preissenkung für das Sozialticket sinnvoll und notwendig. Dies liegt sowohl im Interesse der Nutzer, als aber auch im Interesse der Rheinbahn AG, die durch eine billigere Sozialticket neue Kunden gewinnen könnte.

- Eine Erweiterung des Sozialticket durch ein verbilligtes Viererticket (50 % Preisreduktion) und durch einen analog den Tickets 1000 und 2000 erweiterten räumlichen Geltungsbereich an Abenden und Wochenenden erscheint ebenfalls sinnvoll und notwendig.
- Die Düsseldorfer Rheinbahn AG sollte ihre Werbemaßnahmen für das Sozialticket erhöhen; durch die Erhöhung des Bekanntheitsgrades können weitere arme Bevölkerungsgruppen für das Sozialticket erschlossen werden.

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf zum 4. Armuts- und Reichtumsbericht hat erneut gezeigt, wie weit sich die Einkommensschere zwischen Arm und Reich in den letzten Jahren geöffnet hat. Armut bedeutet auch und immer verringerte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Kommunale Sozialpolitik hat die grundgesetzliche Aufgabe, hier ausgleichend einzugreifen. Ein kommunales Sozialticket für Arme und Arbeitslose ist dabei ein zentraler Baustein um Teilhabe herzustellen. Und gleichzeitig ein Prüfstein für eine kommunale Sozialpolitik!

Kurzauswertungen und Daten

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemein	1
1.1 Befragende Einrichtung	1
2. Angaben zur Person	2
2.1 Geschlecht	2
2.2 Alter	3
2.3 Staatsangehörigkeit	4
2.4 Familienstand	6
2.5 Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Haushalt	7
3. Fragen zum Sozialticket	8
3.1 Nutzen Sie den ÖPNV regelmäßig?	8
3.2 Wenn ja, welche ÖPNV-Mittel nutzen Sie?	9
3.3 Falls nein, wie bewegen Sie sich vorwiegend in der Stadt?	10
3.5 Wenn ja, wie sind Sie darauf aufmerksam geworden?	11
3.6 Besitzen Sie zurzeit eines der folgenden Monatstickets?	12
3.7 Benutzen Sie Einzeltickets/Vierertickets?	13
3.9 Preisstufe	14
3.10 Werden Ihnen die Fahrtkosten/Tickets erstattet?	15
3.11 Wenn ja, von wem?	16
3.12 Wenn Sie kein Sozialticket kaufen für 29,90€, warum?	17
3.14 Kaufen würde ich das Sozialticket für monatlich	18
höchstens:	18
3.15 Sollte das Sozialticket für Leistungsberechtigte kostenlos sein?	19
3.16 Ich würde ein rabattiertes (um die Hälfte billigeres)	20
Viererticket nutzen	20
3.17 Ich lebe von oder beziehe Leistungen aus:	21

1. Allgemein

1.1 Befragende Einrichtung

N	Gültig	543
	Fehlend	350

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Jobcenter Nord	149	16,7	27,4	27,4
	FH Düsseldorf	101	11,3	18,6	46,0
	Fifty Fifty	64	7,2	11,8	57,8
	Zentrum Plus	63	7,1	11,6	69,4
	Armenküche	33	3,7	6,1	75,5
	Drogenhilfe	26	2,9	4,8	80,3
	Shelter	25	2,8	4,6	84,9
	Mittwochsfrühstück	17	1,9	3,1	88,0
	Flingern Mobil	13	1,5	2,4	90,4
	Berger Kirche	9	1,0	1,7	92,1
	Cafe Pur	9	1,0	1,7	93,7
	Diakonie	9	1,0	1,7	95,4
	Horizont	7	,8	1,3	96,7
	2 WD	7	,8	1,3	98,0
	Jobcenter Süd	7	,8	1,3	99,3
	ARGE	4	,4	,7	100,0
		Gesamt	543	60,8	100,0
Fehlend	99	350	39,2		
Gesamt		893	100,0		

Abb. „Befragende Einrichtung“; Einfachnennung; n=543

2. Angaben zur Person

2.1 Geschlecht

N	Gültig	872
	Fehlend	21

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	männlich	508	56,9	58,3	58,3
	weiblich	364	40,8	41,7	100,0
	Gesamt	872	97,6	100,0	
Fehlend	99	21	2,4		
Gesamt		893	100,0		

Geschlecht

■ männlich
■ weiblich

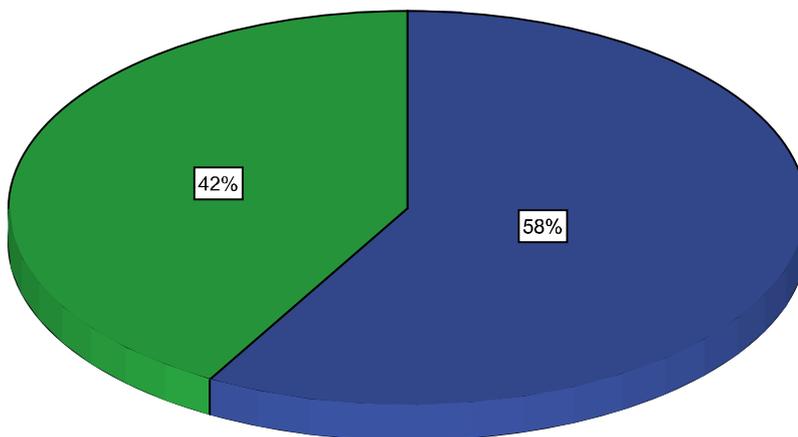


Abb. „Geschlecht“; Einfachnennung; n=872

2.2 Alter

N	Gültig	785
	Fehlend	108

	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung	Varianz
Alter:	785	15	93	42,00	15,355	235,788

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	unter 20	30	3,4	3,8	3,8
	20 bis 30	188	21,1	23,9	27,8
	30 bis 40	171	19,1	21,8	49,6
	40 bis 50	181	20,3	23,1	72,6
	50 bis 60	133	14,9	16,9	89,6
	60 bis 70	42	4,7	5,4	94,9
	70 bis 80	23	2,6	2,9	97,8
	80 bis 90	17	1,9	2,2	100,0
	Gesamt	785	87,9	100,0	
Fehlend	99	108	12,1		
Gesamt		893	100,0		

2.3 Staatsangehörigkeit

N	Gültig	848
	Fehlend	45

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig				
deutsch	666	74,6	78,5	78,5
türkisch	41	4,6	4,8	83,4
mazedonisch	16	1,8	1,9	85,3
italienisch	15	1,7	1,8	87,0
griechisch	10	1,1	1,2	88,2
marrokanisch	10	1,1	1,2	89,4
ukrainisch	9	1,0	1,1	90,4
russisch	8	,9	,9	91,4
albanisch	7	,8	,8	92,2
irakisch	6	,7	,7	92,9
polnisch	6	,7	,7	93,6
ghanaisch	5	,6	,6	94,2
serbisch	4	,4	,5	94,7
guinesisch	4	,4	,5	95,2
brasilianisch	3	,3	,4	95,5
rumänisch	3	,3	,4	95,9
englisch	2	,2	,2	96,1
libanesisch	2	,2	,2	96,3
tunesisch	2	,2	,2	96,6
kamerunisch	2	,2	,2	96,8
kroatisch	2	,2	,2	97,1
jamaikanisch	2	,2	,2	97,3
kasachisch	2	,2	,2	97,5
kurdisch	1	,1	,1	97,6
französisch	1	,1	,1	97,8
bulgarisch	1	,1	,1	97,9
afghanisch	1	,1	,1	98,0
usbekisch	1	,1	,1	98,1
senegalesisch	1	,1	,1	98,2
niederländisch	1	,1	,1	98,3
jordanisch	1	,1	,1	98,5
philipinisch	1	,1	,1	98,6
srilankisch	1	,1	,1	98,7

nigerianisch	1	,1	,1	98,8
spanisch	1	,1	,1	98,9
slowakisch	1	,1	,1	99,1
äthiopisch	1	,1	,1	99,2
dänisch	1	,1	,1	99,3
jugoslawisch	1	,1	,1	99,4
gambianisch	1	,1	,1	99,5
palästinensisch	1	,1	,1	99,6
österreichisch	1	,1	,1	99,8
pakistanisch	1	,1	,1	99,9
iranisch	1	,1	,1	100,0
Gesamt	848	95,0	100,0	
Fehlend	99	45	5,0	
Gesamt	893	100,0		

Staatsangehörigkeit

■ Deutsch
■ Türkisch
■ Andere

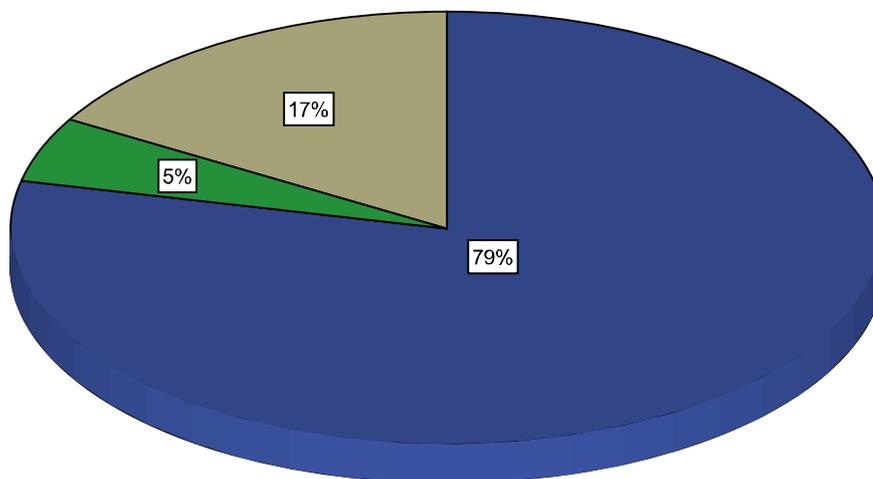


Abb. „Staatsangehörigkeit“; Einfachnennung; n=848

2.4 Familienstand

N	Gültig	854
	Fehlend	39

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ledig	443	49,6	51,9	51,9
	verheiratet	200	22,4	23,4	75,3
	geschieden	166	18,6	19,4	94,7
	verwitwet	45	5,0	5,3	100,0
	Gesamt	854	95,6	100,0	
Fehlend	99	39	4,4		
Gesamt		893	100,0		

Familienstand

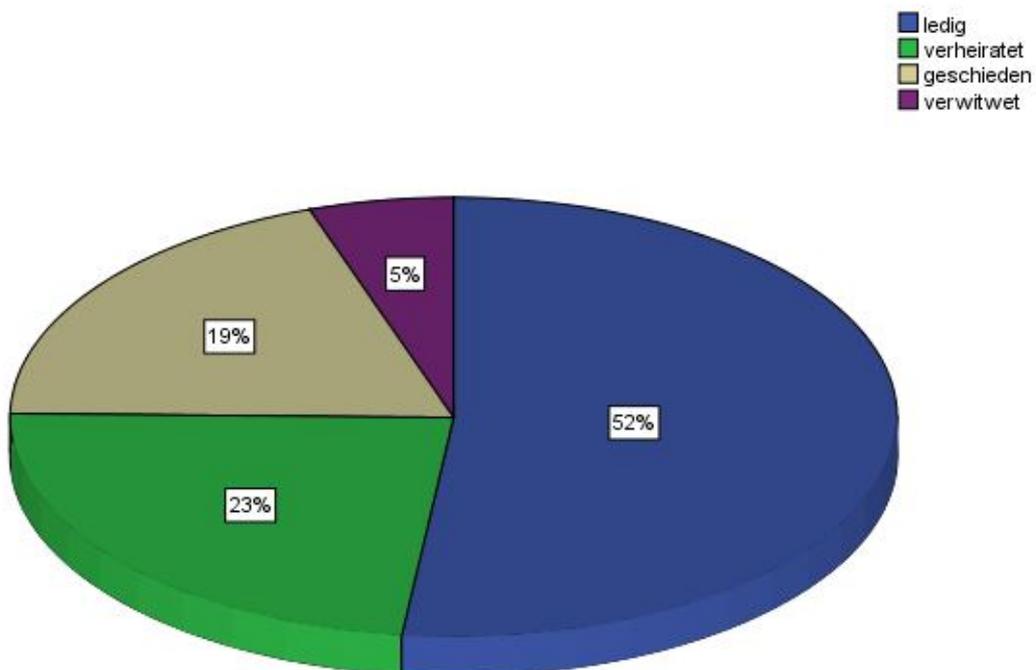


Abb. „Familienstand I“, Einfachnennung; n=854

2.5 Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Haushalt

N	Gültig	804
	Fehlend	89

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	keine	541	60,6	67,3	67,3
	1 Kind	127	14,2	15,8	83,1
	2 Kinder	86	9,6	10,7	93,8
	3 Kinder	36	4,0	4,5	98,3
	4 Kinder	10	1,1	1,2	99,5
	5 Kinder	2	,2	,2	99,8
	6 Kinder	2	,2	,2	100,0
	Gesamt	804	90,0	100,0	
Fehlend	99	89	10,0		
Gesamt		893	100,0		

Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Haushalt:

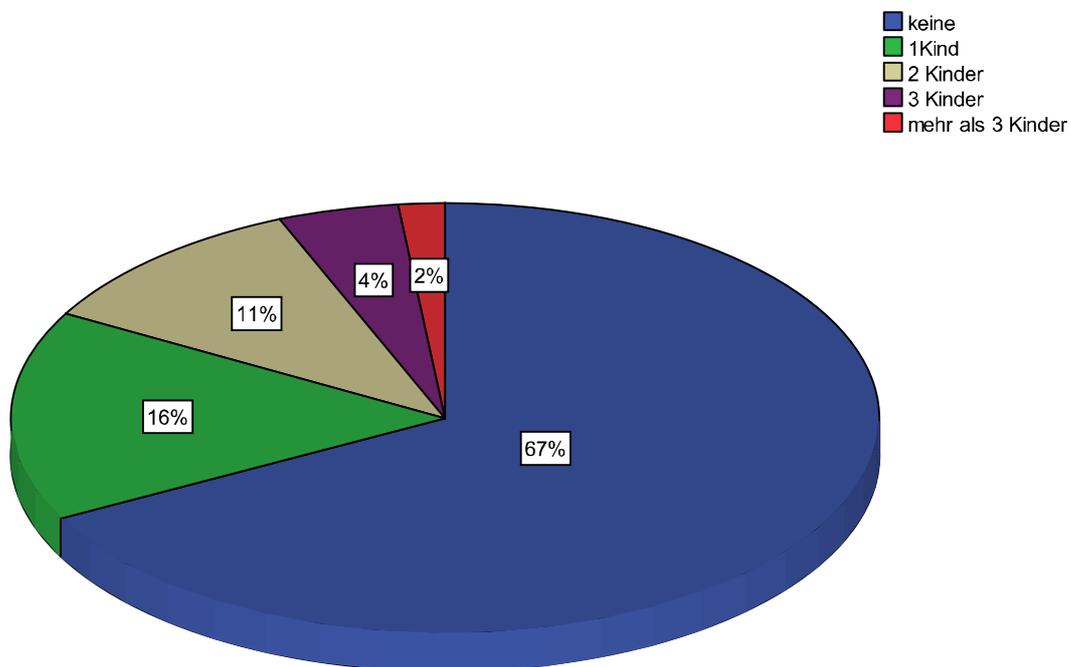


Abb. „Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Haushalt“; Einfachnennung, n=804

3 Fragen zum Sozialticket

3.1 Nutzen Sie den ÖPNV regelmäßig?

N	Gültig	854
	Fehlend	39

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	ja	662	74,1	77,5	77,5
	nein	192	21,5	22,5	100,0
	Gesamt	854	95,6	100,0	
Fehlend	99	39	4,4		
Gesamt		893	100,0		

Nutzen Sie den ÖPNV regelmäßig?

■ ja
■ nein

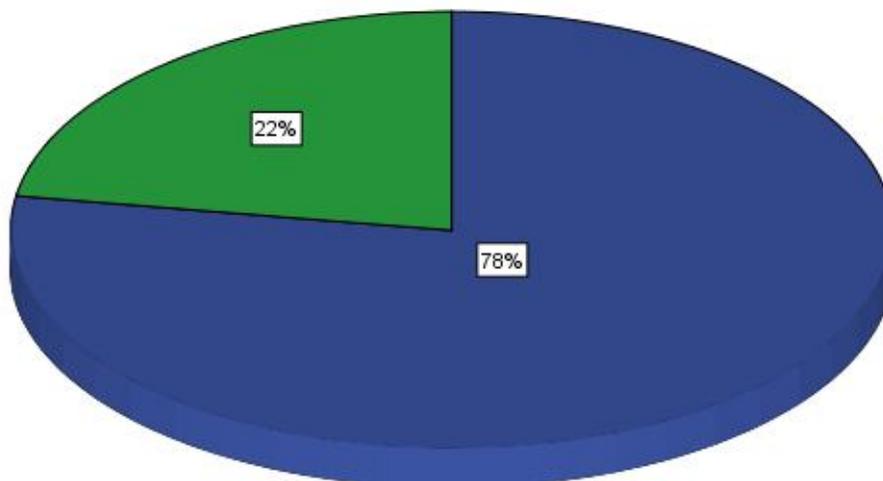


Abb. „Nutzen Sie den ÖPNV regelmäßig“; Einfachnennung, n=854

3.2 Wenn ja, welche ÖPNV-Mittel nutzen Sie?

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$genutztesÖPNVMittel ^a	695	77,8%	198	22,2%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
genutztes ÖPNV Mittel ^a	Bus	547	23,8%	78,7%
	Straßenbahn	598	26,0%	86,0%
	S-Bahn	436	19,0%	62,7%
	U-Bahn	490	21,3%	70,5%
	RE/RB	227	9,9%	32,7%
Gesamt		2298	100,0%	330,6%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Anteilige ÖPNV-Nutzung

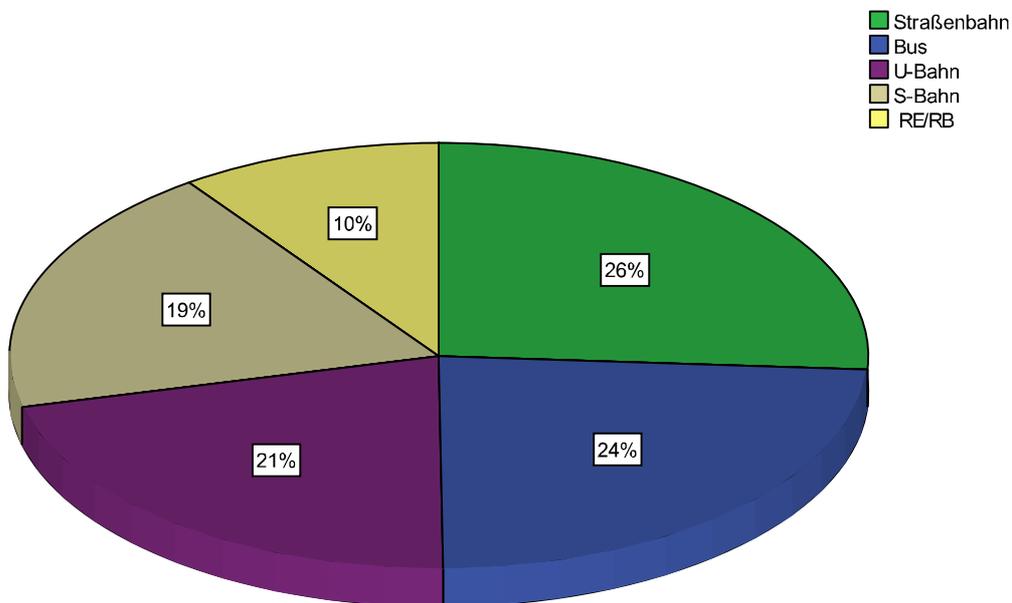


Abb. „Anteilige ÖPNV-Nutzung“; Mehrfachnennung, n=695

3.3 Falls nein, wie bewegen Sie sich vorwiegend in der Stadt?

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$AndereBewegung ^a	259	29,0%	634	71,0%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

	Antworten		Prozent der Fälle	
	N	Prozent		
Andere Bewegung ^a	zu Fuß	114	36,4%	44,0%
	Fahrrad	99	31,6%	38,2%
	Auto	83	26,5%	32,0%
	Andere	17	5,4%	6,6%
Gesamt		313	100,0%	120,8%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Alternative zu ÖPNV

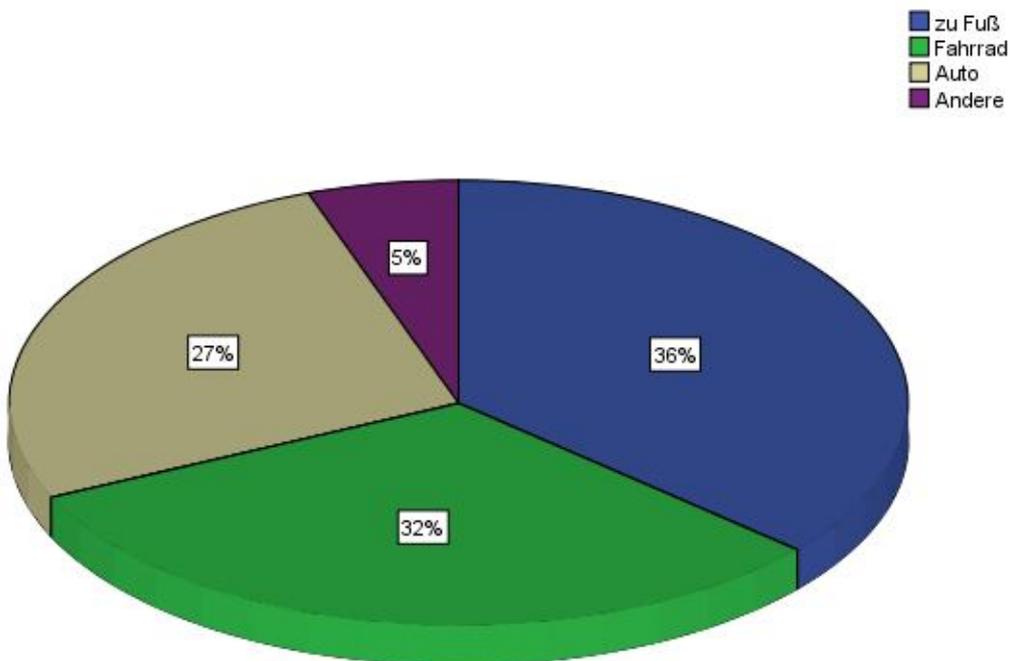


Abb. „Alternative zu ÖPNV“; Mehrfachnennung, n=259

3.5 Wenn ja, wie sind Sie darauf aufmerksam geworden?

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$KennenWegen ^a	671	75,1%	222	24,9%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

	Antworten	Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
KennenWegen ^a	Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen)	195	22,7%	29,1%
	Beratungsstellen	152	17,7%	22,7%
	Jobcenter	205	23,9%	30,6%
	Bekannte	212	24,7%	31,6%
	Werbung der Verkehrsbetriebe	43	5,0%	6,4%
	Andere	51	5,9%	7,6%
Gesamt		858	100,0%	127,9%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Aufmerksam auf Sozialticket geworden durch

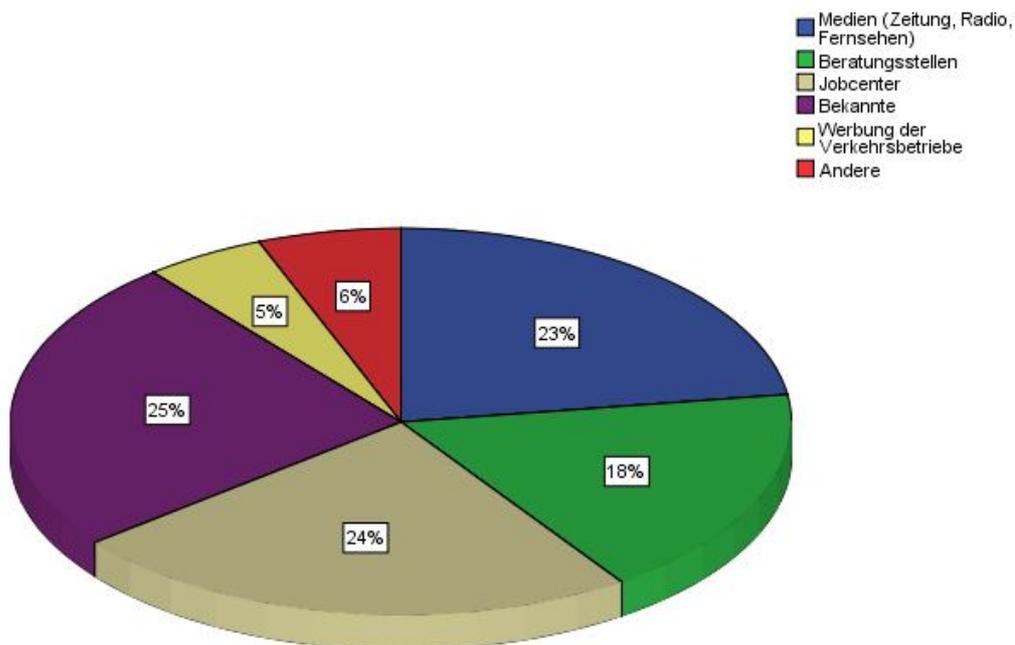


Abb. „Aufmerksam auf Sozialticket geworden durch“; Mehrfachnennung, n=671

3.6 Besitzen Sie zurzeit eines der folgenden Monatstickets?

N	Gültig	464
	Fehlend	429

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ticket 2000	137	15,3	29,5	29,5
	Ticket 1000	63	7,1	13,6	43,1
	„Sozialticket“	264	29,6	56,9	100,0
	Gesamt	464	52,0	100,0	
Fehlend	99	429	48,0		
Gesamt		893	100,0		

Besitz Monatsticket

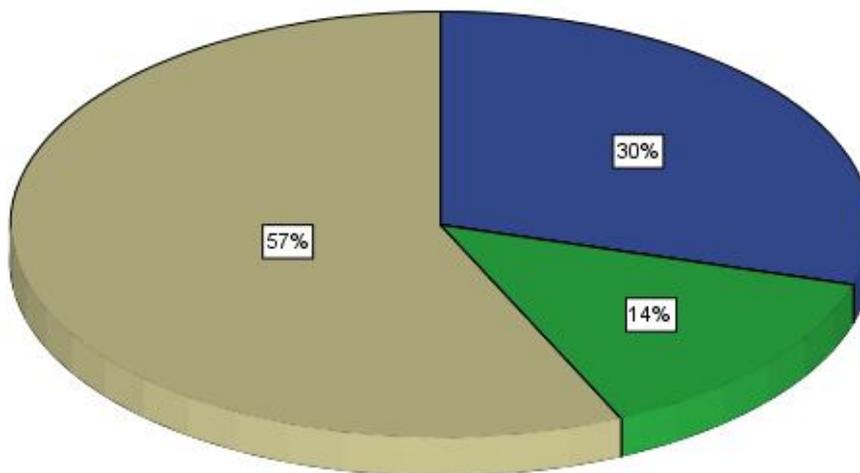
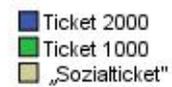


Abb. „Besitz Monatsticket“; Einfachnennung, n=464

3.7 Benutzen Sie Einzeltickets/Vierertickets?

N	Gültig	725
	Fehlend	168

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ja	268	30,0	37,0	100,0
	Nein	457	51,2	63,0	63,0
	Gesamt	725	81,2	100,0	
Fehlend	99	168	18,8		
Gesamt		893	100,0		

Einzel- oder Viererticketnutzung

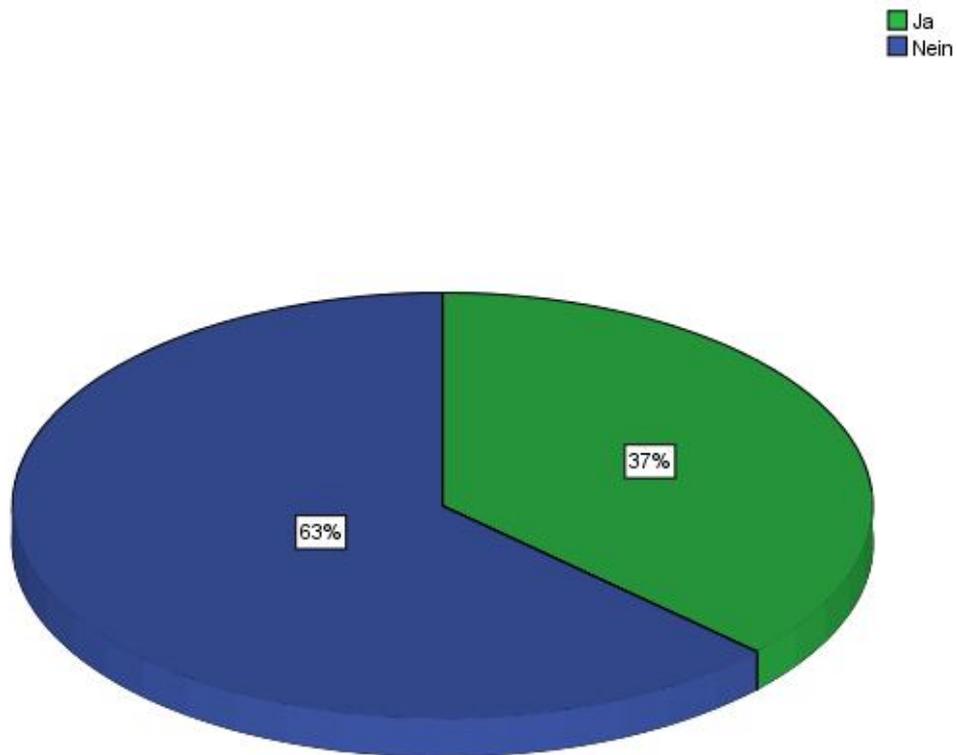


Abb. „Einzel- oder Viererticketnutzung“; Einfachnennung, n=725

3.9 Preisstufe

N	Gültig	409
	Fehlend	484

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Kurzstrecke	18	2,0	4,4	4,4
	A	333	37,3	81,4	85,8
	B	43	4,8	10,5	96,3
	C	6	,7	1,5	97,8
	D	8	,9	2,0	99,8
	E	1	,1	,2	100,0
	Gesamt	409	45,8	100,0	
Fehlend	99	484	54,2		
Gesamt		893	100,0		

Preisstufe

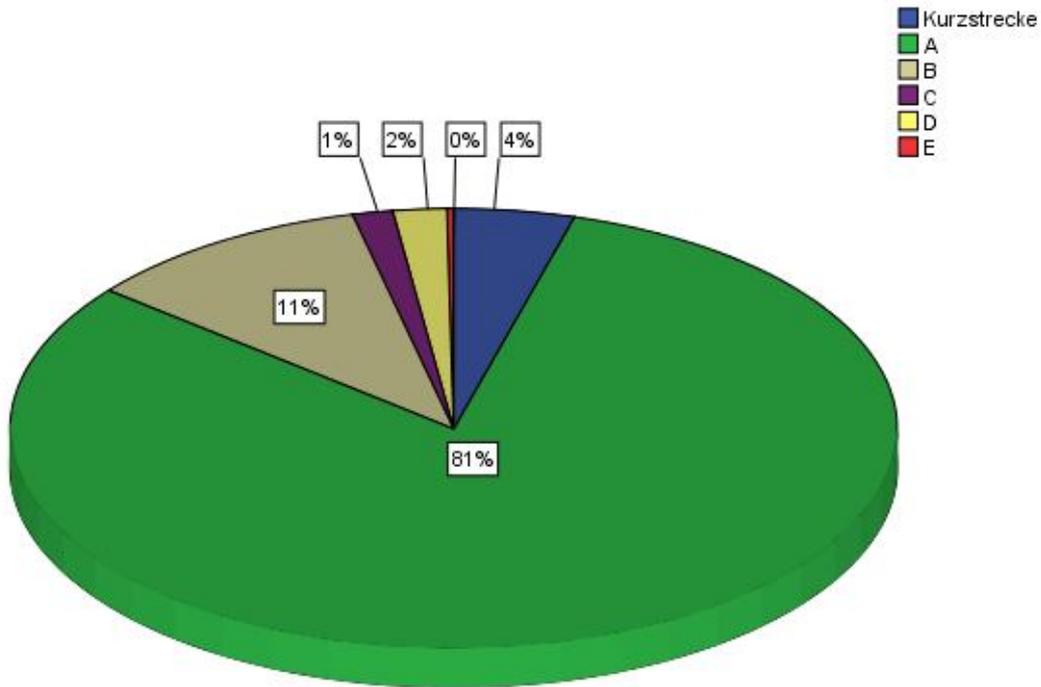


Abb. „Preisstufe“; Einfachnennung, n=409

3.10 Werden Ihnen die Fahrtkosten/Tickets erstattet?

N	Gültig	605
	Fehlend	288

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ja	57	6,4	9,4	9,4
	Nein	548	61,4	90,6	100,0
	Gesamt	605	67,7	100,0	
Fehlend	99	288	32,3		
Gesamt		893	100,0		

Fahrtkostenerstattung

■ Ja
■ Nein

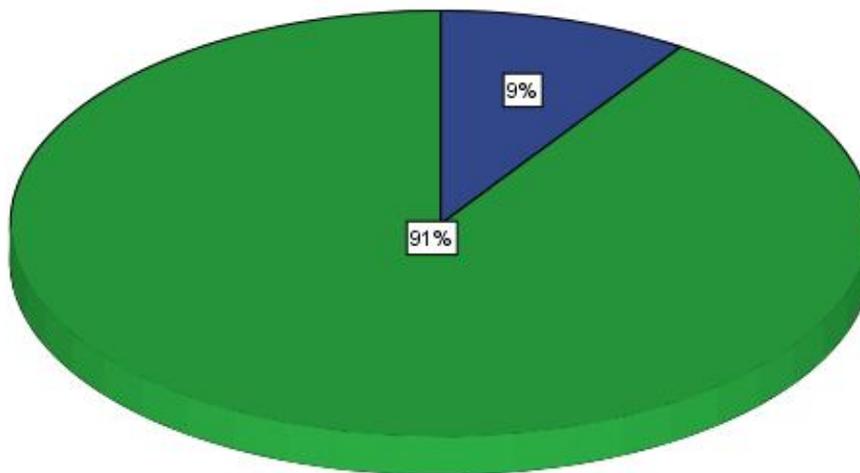


Abb. „Fahrtkostenerstattung“; Einfachnennung, n=605

3.11 Wenn ja, von wem?

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$ErstattungDurch ^a	72	8,1%	821	91,9%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Erstattung durch ^a	Jobcenter	31	42,5%	43,1%
	Arbeitgeber	24	32,9%	33,3%
	Andere	18	24,7%	25,0%
Gesamt		73	100,0%	101,4%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Erstattung durch

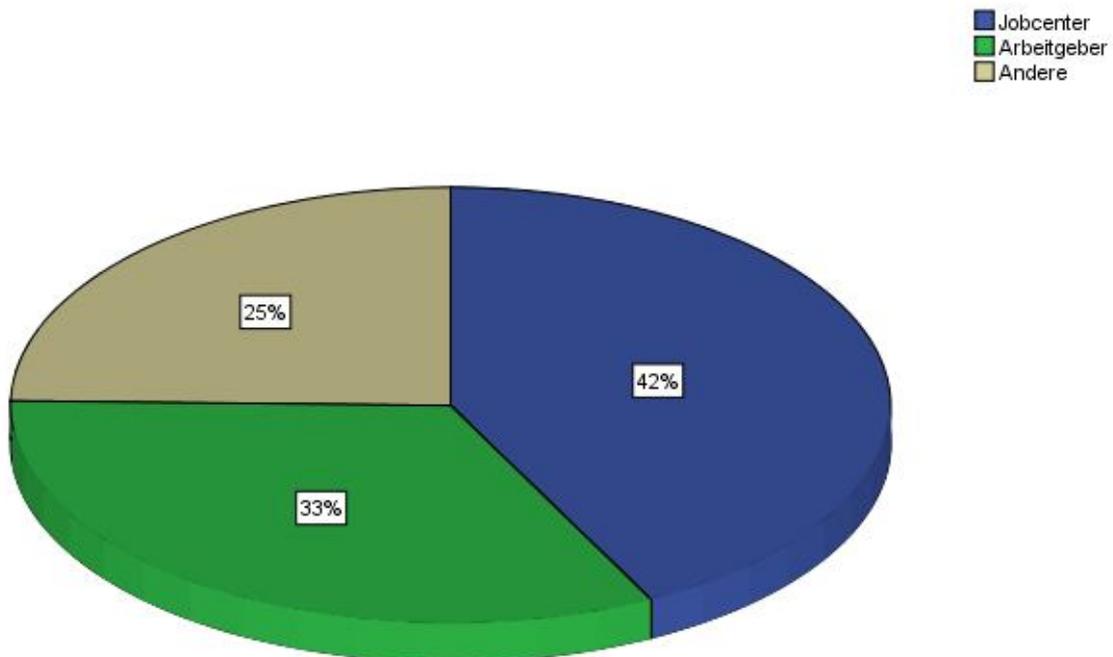


Abb. „Erstattung durch“; Einfachnennung, n=73

3.12 Wenn Sie kein Sozialticket kaufen für 29,90€, warum?

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$GrundKeinTicket ^a	456	51,1%	437	48,9%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

	Antworten	Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
GrundKeinTicket ^a	ist mir nicht bekannt	129	26,5%	28,3%
	zu teuer	142	29,2%	31,1%
	ich nutze keinen ÖPNV	45	9,2%	9,9%
	Preisstufe A reicht mir nicht aus	88	18,1%	19,3%
	Es lohnt sich für mich nicht – nutze nur wenig den ÖPNV	83	17,0%	18,2%
Gesamt		487	100,0%	106,8%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Begründung kein Sozialticket

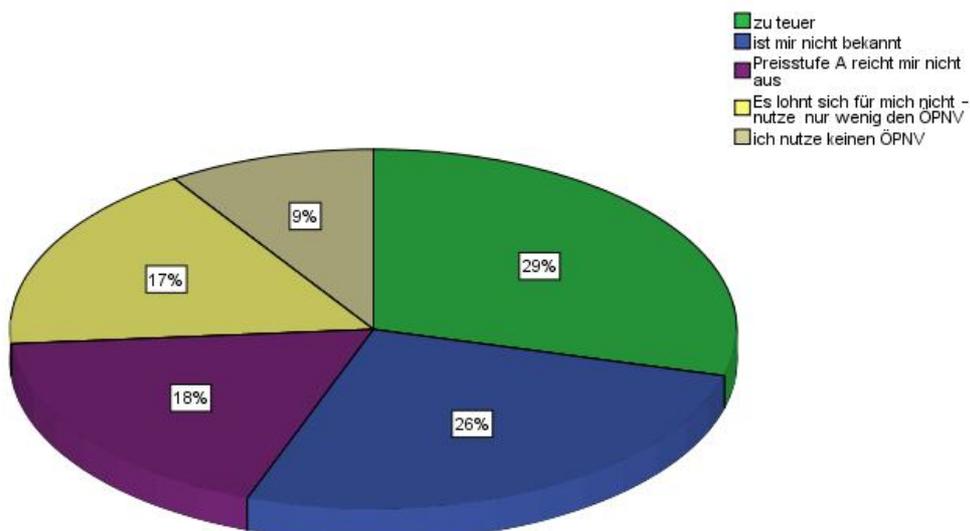


Abb. „Begründung kein Sozialticket“; Einfachnennung, n=456

3.14 Kaufen würde ich das Sozialticket für monatlich höchstens:

N	Gültig	835
	Fehlend	58

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	mehr als 30 €	17	1,9	2,0	100,0
	30 €	259	29,0	31,0	31,0
	25 €	59	6,6	7,1	86,9
	20 €	201	22,5	24,1	79,9
	15 €	207	23,2	24,8	55,8
	10 €	53	5,9	6,3	93,3
	weniger als 10 €	39	4,4	4,7	98,0
	Gesamt	835	93,5	100,0	
Fehlend	99	58	6,5		
Gesamt		893	100,0		

gewünschter Höchstpreis

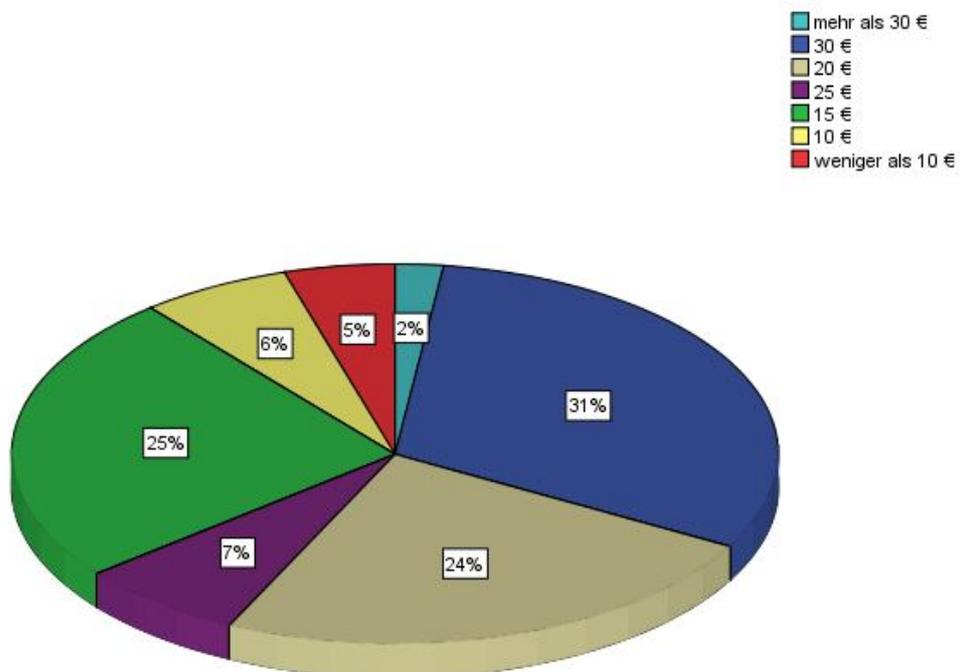


Abb. „gewünschter Höchstpreis“; Einfachnennung, n=835

3.15 Sollte das Sozialticket für Leistungsberechtigte kostenlos sein?

N	Gültig	847
	Fehlend	46

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ja	507	56,8	59,9	59,9
	Nein	340	38,1	40,1	100,0
	Gesamt	847	94,8	100,0	
Fehlend	99	46	5,2		
Gesamt		893	100,0		

Sozialticket kostenlos?

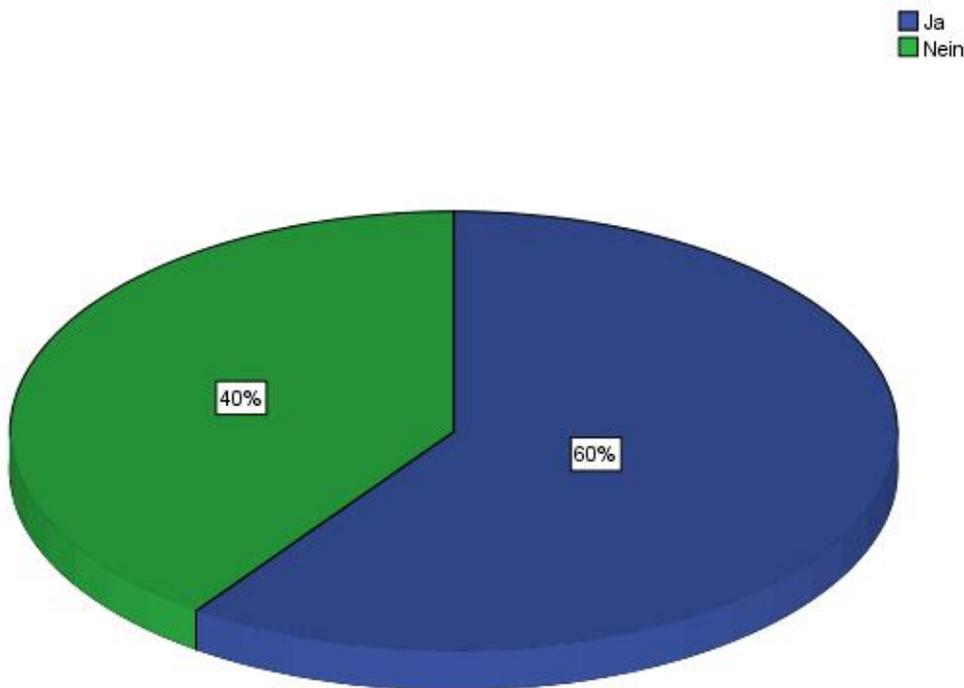


Abb. „Sozialticket kostenlos?“; Einfachnennung, n=847

3.16 Ich würde ein rabattiertes (um die Hälfte billigeres) Viererticket nutzen.

N	Gültig	802
	Fehlend	91

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ja	324	36,3	40,4	100,0
	Nein	478	53,5	59,6	59,6
	Gesamt	802	89,8	100,0	
Fehlend	99	91	10,2		
Gesamt		893	100,0		

Rabattiertes Viererticket

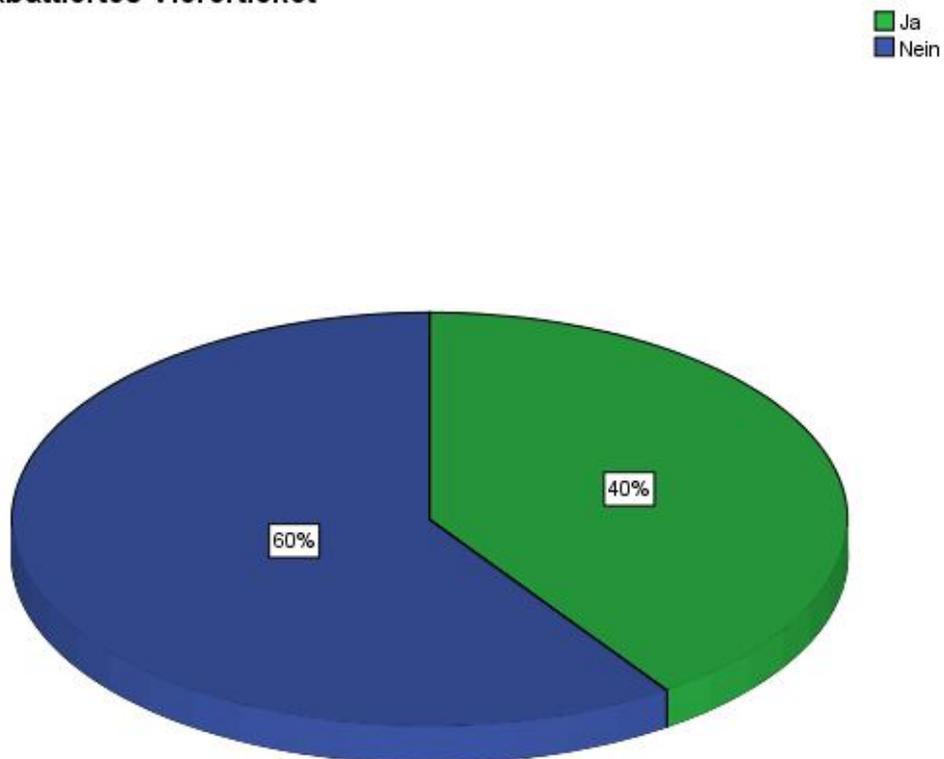


Abb. „Rabattiertes Viererticket“; Einfachnennung, n=802

3.17 Ich lebe von oder beziehe Leistungen aus:

	Fälle					
	Gültig		Fehlend		Gesamt	
	N	Prozent	N	Prozent	N	Prozent
\$Lebensunterhalt ^a	861	96,4%	32	3,6%	893	100,0%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

		Antworten		Prozent der Fälle
		N	Prozent	
Lebensunterhalt ^a	Arbeitslosengeld II / Hartz IV	519	53,5%	60,3%
	Arbeitseinkommen	105	10,8%	12,2%
	sonstiges	90	9,3%	10,5%
	Arbeitslosengeld I	79	8,1%	9,2%
	Rente	69	7,1%	8,0%
	Sozialhilfe	46	4,7%	5,3%
	Grundsicherung im Alter	40	4,1%	4,6%
	Wohngeld	21	2,2%	2,4%
	Leistungen nach AsylbLG	2	,2%	,2%
Gesamt		971	100,0%	112,8%

a. Dichotomie-Gruppe tabellarisch dargestellt bei Wert 1.

Lebensunterhalt I

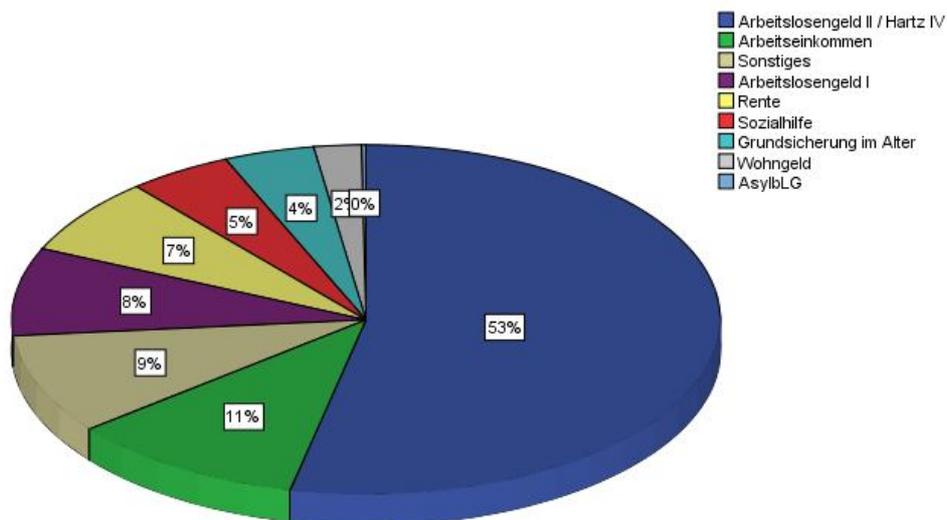


Abb. „Lebensunterhalt I“; Mehrfachnennung, n=861

Lebensunterhalt II

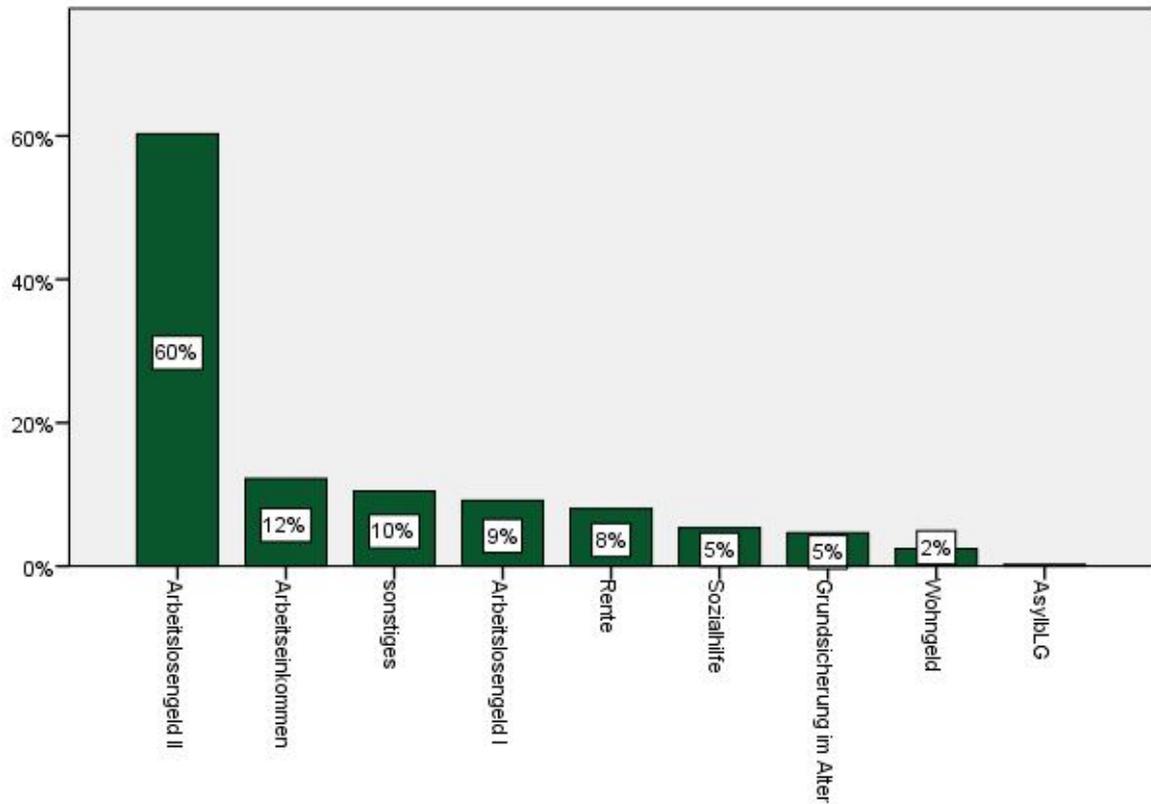


Abb. „Lebensunterhalt II“; Mehrfachnennung, n=861

		Arbeitseinkommen			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	trifft zu	105	11,8	11,8	11,8
	trifft nicht zu	786	88,0	88,2	100,0
	Gesamt	891	99,8	100,0	
Fehlend	99	2	,2		
Gesamt		893	100,0		